cielo

imensione

immagini A1



caccia assalto

EDIZIONI BIZZARRI - ROMA

DIMENSIONE CIELO

aerei italiani nella 2º guerra mondiale

IMMAGINI

A 1



Le richieste di molti Lettori al fine di poter ulteriormente approfondire la conoscenza di velivoli ed episodi attraverso una più completa documentazione fotografica, ha portato alla pubblicazione di queste « Immagini » che vogliono adeguatamente integrare i fascicoli di « Dimensione Cielo ». Ovviamente un discorso per sole fotografie si presenta difficile, quantitativamente per i limiti del materiale illustrativo nei confronti di una realtà operativa estesissima nel tempo e nello spazio, qualitativamente perché di rado un documento è così ricco da poter prescindere dalla didascalia che lo interpreta.

Queste « Immagini » richiamano dunque i fascicoli di « Dimensione Cielo » ma al tempo stesso non sono un loro duplicato: coll'immediatezza di una presenza diretta ci portano in quel mondo aeronautico che noi, insieme a voi Lettori, amiamo profondamente

Gli Autori

Anche in questa occasione è stato possibile realizzare il fascicolo grazie al contributo di quanti hanno aderito alle nostre richieste di aiuto.

Desideriamo ricordare i generali Duilio Fanali, Corrado Ricci, Raffaele Marchetti, Guglielmo Specker, i com.ti Aldo Jannacci, Adriano Mantelli, Enzo Sant'Andrea.

Altri aiuti sono giunti da Giuseppe Cometti, Giancarlo Garello, Sergio Govi, Alfredo B. Guidotti, Franco Valle; parte del materiale illustrativo proviene dall'Ufficio Documentazione e Propaganda dell'Aeronautica Militare, dall'Imperial War Museum.

Indice

pag. 5 Fiat CR. 32 23 Breda Ba. 65 30 Breda Ba. 88 36 Fiat G. 50







All'inizio del 1936 aliquote di piloti provenienti del 1º, 3º, 4º stormo e già addestrate sui CR.22 sono chia mate a formare il Personale di un nuovo reparto, il 6º stormo caccia. E' qui ripresa in volo la MM.2830.











Nelle prima fase dell'impiego in Spagna, i CR.32 legionari sono privi di mimetizzazione e di qualla araldica, aviluppata successivamente. Solo una + M » li contrassegna nel cieli della battaglia.



Perfetto occultamento di un CR.32 legionario. Solo in rare occasioni l'aeronautica avversaria mantiene il dominio dello spazio aerao.

Araldica di reparto e schema mimetico sono chiaramente apprezzebili in queeta pattuglia di CR.32 del XVI gruppo caccia « Cucaracha ».





Da un Savola-Marchetti SM.81 è ripresa la formazione di scorta. Si tratta di CR.32 del VI gruppo « Gamba di Ferro » che si fregia in fusoliera del relativo stemma e porta sulla capportatura-motore il motto « Me ne frego ».



I CR.32 della Squadriglia Autonoma Mitragliamento « Frecce », comandata dal cap. Ferruccio Vosilla, sono protagonisti di brillanti ed efficacissime azioni di attacco a volo radente.



Garcia Morato, con 35 vittorio asso della guerra aerea in Spagns, accanto al Suo Ch.32 contradidistinto dal motto caudale « Vista, suerte y al toro » « Occhio, fortuna e... addoso». In questo aereo Egii trova la morte durante un'esibizione acrobatica a bassa quota (4 aprila 1929).





La coccarda rosso-gialla dell'Ejercito del Aire ha ormai sostituito l'originario disco nero carattaristico dell'Aviazione Legionaria.



San Poolo del Brasile, inizio gannaio del 1938: schieramento del CR.32 ter (1º e 3º stormo) protagonisti di mamorabili esibizioni acrobaticha durante la commemorazione del trasvolatore Geo Chavez. In primo piano è il CR.32 MM.3431; dietro sono alcuni frimotro i Junkers Ju.52 della Compagnia VAVII.



Ogni esibizione si basa su un programma molto vario. E' qui fissato il passaggio di un solista.

Formaziona a cuneo di 7 CR.22 dei 4º atorno. Nella reppresentativa acrebatica, allontanandoci dall'obietivo, sono gii sersi della 84.a, 91.a, 73a. squadriglia; il capo-formaziona è a bordo di un serse della 95.a, 97.a, 60.a.





Sull'arroporto di Ciampino, nel 1939, par la visita del Caro di Stato Maggiora della Luttwaffe, Erhard Milich, sono schierati I CR.32 del 52º stormo. In primo piano ai notano le MM.3397 e 3447; aulio stondo, una linea di SM.51 della Scuola volo senza visibilità.



La fumata impiegata per indicare direzione del vento.



In fondo ad una cinquantina di CR.32 sono bimotori da co'llegamento Breda Ba.44, Caproni Ca.308 e Ca.309, aerai da trasporto Savola-Marchetti SM.73 e SM.74.





Dire Daua (A.O.I.), fine estate 1940: CR.32 quater della 410.a squadriglia fatto modificare dal cap. Corrado Ricci con portabombe sub-alari. I travetti di aggancio sono malamente visibili alla base dei montanti a V.



Dire Daus (A.O.I.), agosto 1940: decollo su allarme di una coppia di CR.32 quater-



Aeroporto di Addis Abeba, metà aprile 1941. La guerra in Africa orientale è finita e si esaminano i resti di quella aviazione.



Aeroporto di Tirana (Albania): sullo sfondo di un SM.81 della 45,a squadriglia (33º stormo) e di un CR.32 del 160º gruppo caccia, si controlla il contenuto di un fusto di carburanta. Tra i due Ufficiali Superiori è nientemeno il Capo di Stato Maggiora dalla Regila Aeronautica, Francesco Pricola.



Gadurrà (Egeo), estate 1940: linea di 5 CR.32 della 163.a squadriglia (161º gruppo autonomo).

Lo stesso sereo, in primo piano nella foto precedente, è qui ripreso nella primavera del 1941, ora con banda bianca di fusoliera. Si nota la rimozione delle carenature alle ruota per potar operare su terreni fangosi.







Tobruk T.2, giugno 1940. Gli uomini della 160.a squadriglia (50° stormo) hanno appena prelevato i CR.32 del 2° stormo caccia. Ancora con insegna pre-bellicha, si notano un velivolo già dell'VIII gruppo ed un altro della 93.a squadriglia.





Linea di CR.32 della 160.a squadriglia da assalto. Un aereo è ancora con il tricolore in coda.













Incidente al CR.32 quater MM.4867, ultimo esemplare della produzione di serie.





il cap. Jannaci dinanzi ad un CR.32 quater dalla 160.a: I caccia Fist, avvalendosi di uno scalo per rifornimento nel deserto libico, ai spingono a mitragliara l'aeroporto nell'ossi egiziana di Siwa, ove operano alcuni indiscreti Westland Lysander dalla RA.F.



ii Fist CR.32 quater MM.4450 chiamato a sostituire i incidentato MM. 4667. E' interessanta notare il distintivo del drago «Mi fanno un baffo» in una inedita veste a fondo bianco.









Accanto ad un velivolo in corso di manutenzione sono ritratti i cap. Dullio Fanali ed Aldo Jannaci: i piloti dalla 160.a squadriglia svolgarano un egragio lavoro nal mitragliamento e spezzonamento dei mezzi bilndati nemici.



Tobruk T.3, 20 ottobre 1940. Il valentissimo Personale teonico della SRAM di El Adem ha appena recuperato, 12 km. fuori campo, quasto CR.32 MM.4698. Sotto el talo di copertura spunta il distintivo di roparto: questa volta, drago nero su basa bianca.

L'interno della SRAM di Tobruk dà chiaramente idea come annehe nella nostra più granda officina aeronautica della Libia, i mezzi siano eccezionalmente modesti. Dopo il primo piano del CR.32 si notano tre CR.42 ed un Ca.309 - Ghibli -.





Dopo lo scoppio delle ostilità, interessante documento di un CR.32 in veste notturna. Si tratta del CR.32 queter MM.4643.



Presso le Scuola Caccia il CR.32 continua ed essere implegato per le formezione dei nuovi piloti. Due siliovi si danno il cambio e bordo dell'aereo.



Un ellievo pilota attende pensieroso il suo turno. Sullo sfondo è un CR.32 della Scuola, colle caratteristiche bande bienche alari.





Ungheria, 1942: un CR.32 dell'aeronautica magiara ha appena tranciato un Focke-Wulf Fw.56. Solo per fortunata coincidenza 'ipplisadio non ha avuto conseguenze letali.





Anche in questa aeronautica militare, i inditrato anno di gierra comina i aereo a soli voli addestrativi.



Fine del 1942: la nuova insegna ungheresi contraddistinguono i CR.32 in fondo all'hanger. L'aereo in primo piano ancora con I vecchi distintivi.



Estate 1943: imbardata e cediment del carrello hanno coinvolto quest CR.32 nel consueti danni all'elic ed alle estremità alari.



Ciampino, Interessante documento della primavera 1937: sullo siondo di Breda Ba.54 e Caproni AP.1 del 5º stormo [76.a 86.a 98.a 100.a 101.a 102.a squadrigila] sono i primi due esemplari del 8a.55, provvisorismenta in carico sila 100.a e 167.a eguadrigila del 50° stormo.



Aeroporto di Ciampino, 167.a squadriglia del 50° stormo: valutazione in reparto del primo esemplare con torretta dorsale Breda L.



li dettaglio sulla torretta girevole permette di apprezzare l'abitacolo del mitragliere e la posizione dell'arma.



In questo scorcio del medesimo vellvolo si notano, aperti, i portelli ventrali del vano porta-bombe.



Nell'abitacolo, il pilota si volge a guardare il sorvolo da parta di ur AP.1. Riuscirà l'aereo Caproni a giungere indenne all'atterraggio?

Parziale inquadratura sul fianco destro dell'aereo. Come si vede da un successivo esemplare munito di motore Fiar A. 80 e destinato all'irraq, la parte dorsale di fusoliera è stata modificata abolando la vetratura posteriore all'abita colo del pilota de di indegrado l'arma nella torretta del mitregaliere.







8a.65 nel cialo di Spagna. Una formazione come questa, con piloti decisi, elimina in una sola azione le Importantiasime « passerelle » di Flix.



Puig Moreno, luglio 1938: specialisti della 65.a squadriglia da assalto al lavoro su Ba.65/A.B0. Il reparto inquadra ancha asemplari muniti di Gnome-Rhône K.14.

Sulle derive degli assaltatori Breda, spicca il battagliero distintivo dei reparto.





Libia, 1938: Ba.65/K.14 del 2º stormo (8º gruppo, 92.a 93.a 94.a squadrigila). L'aereo capo-formazione al fregia del gagliardetto di un Comandante di squadriglia.





A partire dal luglio 1939, con il ritorno del 2º stormo alla specielità delle caccia, si trasferisce in Libia il Personale del 50º stormo da assalto. Qui ritretti due incidenti ad aerci della 165.a. squadriglia (12º gruppo).



Lonate Pozzolo, estate 1939: un biposto Breda Ba.65/A.80 del 5º stormo. E' interessante lo schema di verniciatura, non mimetico ma a tinta unita.



Sidi Omer, 12 novembra 1940: racuparo del Ba.65/K,14 MM.75154 della 168.a squadriglis asselto (16º gruppo del 50º stormo). Anche questa operazione è effattuata dal Personale della SRAM di El Adem.



L'avanzata delle truppe nemiche nel dicembre 1940 travolge, uno ad uno, i nostri campi nel deserto cirenaico. Cui un sottufficiale della R.A.F. esamina i resti carbonizzati di un Bs.65/K.14 del 50° stormo.





Cinque Ba.65/A.80 della 159.a squadriglia (12º gruppo, 50º stormo) abbandonati sull'aeroporto di Bengasi nel feb bralo 1941.





Officine Breds a Sesto S. Giovanni, estate 1936: si sta lavorando attorno al prototipo monoderiva dal Brada Ba.88. Accanto, è in realizzazione il bimotore da bombardamento Breda Ba.82.



Presentazione in volo del prototipo bideriva del Bas,8, con motori K.14. I prestigiosi primati del nuovo aereo causano indirettamenta una eccessiva fiducia de perte della Regia Aaronautica.



Lo stesso velivolo esaminato da una Missione militare jugoslava (7 dicembre 1937).



I Be, 88 di serie, con motori Piaggio P.XI da 1.000 cv., sono prodotti in discreti quantitativi prasso la Breda e le IMAM. In fess di completamento in quest'ultimo stabilimento, sono qui ritretti une dozzina di Be,88. Il fondo dsi-l'hengra è piaro di IMAM Bo,41.

Primavara 1939, i primi Ba,88 prasso la 76.e aquadriglie dal 7º gruppo (5º stormo): di tele reparto è enche il Ca,133 da trasporto che si vada sul fondo. Quattro Ba,88 sono nella speciale versione bicomando, con il seconde ebitacolo chiuso a riekzeto.









Lonate Pozzolo, rifornimento di Ba.88 rispettivamente appartenenti alla 100.a ed alla 102.a squadriglia (19º gruppo, 5º stormo).





Lonate Pozzolo, fina luglio 1940, i, intero 5º stormo (76.a 86.a 96.a 100.a 101.a 102.a) è tornato alla sua bass dopo la permanana, per mobilitzzione bellica, a Campiglia Marittima (7º gruppo) e ad Alghero (19º gruppo). Sono qui achia-rati 44 esemplari di 5a.8a;

Lo stesso aeroporto in una vista più compiata: oltra a 67 8a.88, a 3 Ca.133 da tresporto, si notano 9 8a.65 a 8a.64, anche questi ultimi con insegne belliche. I tre 8a.65/A.80 in primo piano appartengono alla 76a ed alla 98.a squadriglis.





Ba.88 del 5º stormo durante un volo di addestramento. L'appartenenza elle sel squadriglie del reparto è anche differenzieta dal colore delle ogiva.



go in Africa sattentrionale.

Due Ba.88 della 76.s squadriglie (7º gruppo, 5º stormo) come troveti degli inglesi ai mergini di un aeroporto citralaco. Pur nello scoavidgimento delle ritirata, mani pietose hanno trovato il tempo di asportare dalle croci lo stemma sabado. (Benina, 6 feboria 1914).





Autunno 1943, un Ba 83 M catturato dai tadeschi. Questo tardo tentativo di riesumare per il bombardamento a tuffo il bimnotore Brads da risultati ancora più aconfortanti. Le prove eseguito nel dicembre 1942 presso il poligono di Furbera rivelano gravi inadeguatezze, oltro che nel tuffo, anche nel volo normale.







il Fiat G.50 MM.3571, uno del primi asemplari dal vell'volo ad essere rititrato nel febbraio 1939. Dopo la tragica morte del collaudatora, Giovanni De Briganti, anche la massa a punto da parta dei piloti militari si rivela molto difficile.



Aeroporto di Rema-Clampino, maggio 1939: par la già ricordata visita di Erhard Milch sono schierati altri dieci esemplari del Fist G.50 ricevuti dalla Regla Aeronautica. In primo piano sono le MM. 3588 a 3590.





Aviazione Legionaria, lieve incidente al Fiat G. 50 MM. 3584 del Gruppo Sperimentale Caccia portato in Spagne del magg. Mario Bonzano.



Dai maggio 1839, con il rientro dei Parsonala italiano, i G.30 sono ceduti agli spagnoli. Nel luglio, 11 caccia Flat a 13 Hainkel He.112 vangono inquadrati nel Grupo de Caza 27.



Brillantissimi sui caccia biplani, i piloti spagnoli rivelano qualche incertezza iniziale sulle macchine monopiane. Nel caso dei G. 50 1° incertezza » è comunque dovuta sille modeste qualità del velivolo. Oui è ritatto un esemplare spagnolo dalla lunga vita trattandosi di incidente accaduto il 2 febbraio 1943.



Ottobre 1939, con le insegne dal 51º stormo (351.a squadriglia dal 20º gruppo) Ciampino ed in volo sulla periferia romana. In primo piano è il velivolo MM.3594.



Aeroporto di Ciampino, inizio dal 1940: G. 50 della 354a. e 355.a squadrigila (21º gruppo, 51º stormo). I velivoli, si nota la MM. 4745, sono ormal della seconda serie produttiva, ad abitacolo aperto.



Maidegen (Belgio), fine ottobre 1940: inquadrati nel Corpo Aereo Italiano - 56º stormo caccia - cono i G-59 del 20º gruppo (351.a 352.a 353.a squadriglia) già appartenenti al 51º stormo.





Aeroporto di Tirana, inizio dal 1941: diatro alla trincea di ricovero in caso di attacchi serei, sono i G. 50 della 354.a aquadriglia. Nella campagna di Grecia, insieme alla 355.a, essa forma il 24º gruppo autonomo.









Libia, 1941: rifornimento di muni-zioni e carburante per un G. 50 A.S., ormei dotato di sistema filtrante.





 $G.\,50$ della 352.a squadrigila (20° gruppo). Tale reparto partacipa alle vicende bellicha in Africa sattentrionala dal maggio al dicembre 1941,

Cirenaica, agosto 1941: alla ricerca di un po' d'ombra nella desolazione dei deserto.









Importanti documenti dell'agosto 1942, presso la Direzione Superione Studi Esperienze: si tratta del Fisit G.50 bis MM 5988 in cui sono realizzati sperimentamenta gli organi di «agorspomento» per la catapoliza del Il quando calde di arresto, ad attacchi laterali. L'aereo preluda alla varsione definitiva destinata ad armare la portaerei «Aquila».





Un gruppo di piloti ripreso a fianco di un G. 50 monoposto della Scuola Caccia. Il problema dell'addestramento si fa particolarmente drammatico nel corso della guerra per le ristrettezze di carburante e per la affannosa richiesta di nuovo Personale.



Africa settentrionale: G.50 assalto della 159.a e 155.a squadriglia (12° gruppo autonomo). Gli aerei sono muniti di filtri antisabbia e di travetti sub-alari per il carico di caduta.





da azione aerea nemica.



Furbara, primavara dal 1943: re Vittorio Emanuele III, accompagnato dal Capo di Stato Maggiore Aeronautica Rino Corso Fougler e del Comandante del Cantro Sporimentale Gernaro Giordano, esamina i nuovi velivoli, A sfondo del gruppo si nota un G. 50 dall'assalto (serie VIII).



DIMENSIONE CIELO aerei italiani nella 2ª guerra mondiale

immagini

documentazione fotografica curata da

emilio brotzu, gherardo cosolo

Vol. A1

(CR.32, Ba.65, Ba.88, G.50)

Di prossima pubblicazione:

Vol. B1

(Ro.51, C.200, CR.42, F.5, Re.2000)

Vol. C2

(CR.25, Ro.57, F.4/F.6, Re.2001)

Vol. D2

(C.202, Re.2002, Ca.331, FC.20, S.A.I.107/207/403, SM.89)

Vol. F4

(Ro.37, Ro.43, CZ.501, SM.81)

Vol. G4

(SM.79. Ca.135, BR.20, P.32/Ca.405)

In programma altri fascicoli sui velivoli da bombardamento, trasporto e scuola.

Ogni volume contiene un'allegato in grande formato e circa 120 foto, alcune a tutta pagina.

